TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV — GDYNIA 25 maja 1935 r. — NR. 15

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Zadania Izby w nowej kadencji

(Przemówienie p. Stanisława Tora, Prezesa Izby Przemy. - Handl. w Gdyni, wygłoszone na Plenarnem Zebraniu Izby w dniu 23 maja 1935 roku)

Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni zajmuje wyjątkowe miejsce pośród ogółu Izb Przemysłowo - Handlowych w kraju. Wyjątkowość ta wynika z dwóch względów: 1) Izba Gdyńska obejmuje odcinek morski, 2) położenie geograficzne naszego okręgu jest wyjątkowe, gdyż ⅔ jego granic są granicami Państwa Polskiego. O ile odcinek morski w naszym okręgu powiększa zakres prac, jakie Izba ma do wykonania, o tyle drugi moment, a mianowicie geograficzne położenie okręgu izbowego nakłada specjalny obowiązek co do intensywności i poziomu prac naszej Izby.

Zanim przejdę do omówienia zadania, jakie stoi przed Izbą do wykonania na najbliższą przyszłość, zarówno na odcinku dotyczącym zaplecza, czyli powiedzmy lądowym, jak również na odcinku morskim, pragnę w kilku słowach scharakteryzować obecną sytuację gospodarczą naszego okręgu.

Charakter rolniczy naszego kraju, jak również i w szczególności naszego okręgu izbowego, odziaływa decydująco na ukształtowanie się stosunku w przemyśle i handlu. Otóż w połowie roku ubiegłego pewna zwyżka cen żyta i niektórych innych ziemiopłodów zdawała się wskazywać na pomyślniejsze ukształtowanie się sytuacji gospodarczej. Jednak już w październiku byliśmy świadkami załamania się tej tendencji, gdyż ceny na żyto spadły do zł 13,50 za q, a niedostateczna zwyżka, jaka nastąpiła z końcem roku zeszłego i w pierwszym kwartale roku bieżącego (cena na żyto podniosła się do złotych około 15,50 za q) nie zdołała spowodować zmian w ciężkiej sytuacji, jaką rolnictwo przeżywa.

W tych warunkach we wszystkich branżach przemysłu bezpośrednio związanych z rolnictwem, jak np. w wytwórniach maszyn rolniczych, wapna nawozowego, warsztatach naprawy maszyn rolniczych, a dalej we wszystkich dziedzinach handlu, w ten lub inny sposób nastawionych na konsumenta — rolnika, nie nastąpiła poprawa.

Dla charakterystyki naszego okręgu izbowego zauważyć należy, iż w zakresie eksportu rolniczego względnie przetworów rolniczych, okręg izbowy bierze poważny udział, gdyż uczestniczy on np. w całym polskim eksporcie cukru w 61%, w eksporcie bekonów w 25%, w eksporcie masła również w 25%. Wzrost tego eksportu względnie nawet utrzymanie na dotychczasowym poziomie, napotyka na wciąż nowe trudności leżące często poza sferą możliwości wpłynięcia na ich usunięcie ze strony Izby.

Wbrew tym trudnościom wskazuje jednak statystyka zatrudnienia w przemyśle przetwórczym naszego okręgu, z wyjątkiem przemysłów: mineralnego, odzieżowego i poligraficznego, na to, że w ciągu pierwszego kwartału roku bieżącego w stosunku do tegoż kwartału roku ubiegłego nastąpiło wzmożenie pracy. Jest to dowód odporności warsztatów gospodarczych naszego okręgu wobec istniejących trudności i ich zdolności do stopniowego przystosowywania się do nowych warunków życia gospodarczego.

Pragnąłbym również wskazać na istnienie czynnika, który może wpłynąć w poważniejszym stopniu na polepszenie ogólnej sy-

tuacji gospodarczej w okręgu izbowym. Mam tu na myśli sygnalizowane ożywienie ruchu budowlanego, który stanowi dziedzinę, wywierającą poważny wpływ na wzrost zatrudnienia w całym szeregu gałęzi przemysłowych, związanych z ruchem budowlanym. Ruch ten jest bardzo wyraźny w Gdyni, daje się jednak słabiej odczuwać w innych ośrodkach okręgu izbowego. Jego cechą charakterystyczną jest, że zaangażowane w nim są przeważnie kapitały prywatne, zachęcone uruchomieniem znaczniejszych i dogodnych kredytów z funduszów państwowych.

Drugim czynnikiem, który powinien przyczynić się do ożywienia życia gospodarczego w okręgu Izby, są inwestycje, jakie mają być wykonane z sum osiągniętych z pomyślnie zakończonej subskrypcji pożyczki inwestycyjnej. Obowiązkiem Izby będzie poczynienie starań o jaknajwiększy udział jej okręgu w inwestycjach, które będą wykonywane z tej pożyczki.

Pobieżna ta wzmianka o sytuacji gospodarczej naszego okręgu nasuwa nam dwa wnioski, które wymagają baczniejszej uwagi:

1) Ścisła zależność interesów handlu i przemysłu od sytuacji w rolnictwie wymaga solidarnego współdziałania tych czynników w intensywniejszej, niż dotychczas współpracy. 2) Ponadto winniśmy sobie zdać sprawę z tego, że obecne warunki gospodarcze nie są bynajmniej zjawiskiem szybko przemijającem, lecz że wykazują one tendencję utrwalenia się i że jedynie racjonalnem podejściem do sytuacji jest dostosowanie się inicjatywy gospodarczej do tych nowych ram pracy, jakie te warunki tworzą i wytężenie wysiłków w kierunku stopniowego usuwania trudności i przeszkód, jakie w związku z niemi powstały.

Przechodząc do scharakteryzowania sytuacji okręgu izbowego na jej odcinku morskim, mogę stwierdzić, że Gdynia w ciągu roku 1934 rozwijała się w dalszym ciągu pomyślnie. Rok ten, jak wiadomo dał rekordowe wyniki pod względem ilości przeładunków i zadawalniające rezultaty w zakresie rozbudowy portu, jako też rozwoju naszych połączeń morskich. Można śmiało stwierdzić, że w stosunku do całokształtu życia gospodarczego Polski jest sytuacja, jaką spotykamy w Gdyni, jedyna w swoim rodzaju. Gdynia nie jest wprawdzie wyłącznie pomorskim ośrodkiem gospodarczym, gdyż koncentruje ona wysiłki gospodarcze całego kraju, jednakże ta okoliczność, że znajduje się ona w naszym okręgu izbowym, nasuwa nam logiczny wniosek, że należy wszystkie jej możliwości rozwojowe wykorzystać w pierwszym rzędzie dla podniesienia życia gospodarczego jej najbliższego zaplecza, jakim jest okręg naszej Izby. O tych sprawach pozwolę sobie jeszcze wspomnieć przy omawianiu konkretnych zadań pracy.

Dla uzupełnienia charakterystyki sytuacji gospodarczej naszego okręgu, winienem jeszcze wspomnieć o dewaluacji guldena, która w równej mierze zagraża interesom obydwóch odcinków okręgu naszej Izby t. j. lądowemu i morskiemu. Z powagi sytuacji, wytworzonej przez tę dewaluację, zdaje sobie Izba sprawę; dowodem tego jest umieszczenie na dzisiejszym porządku obrad specjalnego punktu, poświęconego tej sprawie, oraz zainicjowanie przez Izbę szeroko zakrojonej akcji w kierunku ochrony portu gdyńskiego przed skutkami dewaluacji. — Na skutek tego wydarzenia, które utrudnia dostawy produktów polskich na rynek Gdański i grozi poważnemi stratami w związku z poprzednio dokonanemi tranzakcjami, oraz zmniejsza konkurencyjność portu gdyńskiego wobec Gdańska, powstał dla naszej Izby nowy zakres zadań, powiedzmy nadprogramowy, którym Izba również winna zadość uczynić w wypełnianiu swych obowiązków reprezentantki wszystkich interesów gospodarczych swego okręgu.

Przechodząc do skonkretyzowania zadań Izby w stosunku do lądowego odcinka naszego okręgu, uważam iż przedewszystkiem należy spopularyzować zasadę, że jaknajszybsze podniesienie poziomu gospodarczego Pomorza jest koniecznością państwową, gdyż wiedzie przezeń droga ku morzu dla całego gospodarstwa polskiego, a pozatem obszar naszego okręgu styka się na poważnej przestrzeni, zarówno, z jednej jak i z drugiej strony, z obcym organizmem gospodarczym o pewnym określonym poziomie. Nie należy więc dopuścić, aby poziom gospodarczy naszego okręgu pozostawał w tyle.

Ujęcie omawianego zagadnienia pod tym kątem usprawiedliwiać będzie również wysunięcie żądania specjalnej troski ze strony miarodajnych czynników dla sytuacji gospodarczej naszego okręgu i pozwoli nam na przeprowadzenie wielu naszych słusznych postulatów w zakresie polityki taryfowej, podatkowej i kredytowej jak tego potrzeby gospodarcze Pomorza wymagają.

Przy realizowaniu powyższej tezy należy mieć, zdaniem mojem, na uwadze przedewszystkiem uniezależnienie Pomorza w sprawach gospodarczych, szczególnie w zakresie handlu i dostaw surowca dla przemysłu, od wpływów obcych przez celowe i konsekwentne umacnianie polskiego stanu posiadania w handlu i przemyśle i przez koncentrowanie na terenie naszego okręgu składów konsygnacyjnych dla zaopatrywania Pomorza w produkty, wytwarzane poza naszym okręgiem przez przemysł polski.

Również nieodzownym postulatem jest podniesienie intensywności gospodarczej, zwłaszcza północnego Pomorza przez zwiększenie gęstości zaludnienia drogą wykonania programu parcelacyjnego, zakreślonego dla naszej dzielnicy. Jest to dziedzina, która pozornie dotyczy tylko rolnictwa, jednakże w rzeczywistości wiąże się ona ściśle z całością życia gospodarczego naszego okręgu i dlatego też Iba Przemysłowo-Handlowa winna wywierać w tych sprawach swój wpływ. Gospodarcze życie naszego okręgu, które dotychczas rozczłonkowane jest na kilka ośrodków gospodarczych, dozna niewątpliwie nowego bodźca do wytężonej pracy, jeżeli oprze się ono w swych dążeniach o nowe i poważne centrum gospodarcze, którem jest dla niego port gdyński. Rozumiem przez to, że gospodarka naszego okręgu winna być zasilana temi możliwościami gospodarczej pomocy i inicjatywy, jakie daje port i że z drugiej strony równocześnie port ten powinien wchłaniać znaczną część wytworów produkcji naszego okręgu tak przemysłowej, jak i rolniczej i dawać pole do pracy dla naszego kupiectwa. Aby to mogło nastąpić, winny być usunięte te przeszkody, które dotychczas utrudniają jeszcze bezpośredni i żywy kontakt portu z jego najbliższem zapleczem.

W pierwszym więc rzędzie należy Pomorze połączyć z Gdynią odpowiednią siecią dróg, następnie stworzyć w Gdyni odpowiednie możliwości zbytu dla wspomnianej przedtem produkcji i równocześnie skoncentrować w Gdyni składy konsygnacyjne przemysłu polskiego, znajdującego się w głębi kraju, lecz produkującego artykuły, niezbędne dla zaspokojenia potrzeb konsumcyjnych Pomorza.

Te zasadnicze zadania, jakie sobie zakreśla Izba Przemysłowo - Handlowa w stosunku do jej okręgu, nie wypełniają całości obowiązków Izby wobec lądowego odcinka tego okręgu i dlatego będzie Izba opracowywać te postulaty, które zgłaszają poszczególne przedsiębiorstwa przy składaniu sprawozdań kwartalnych. Przeglądając sprawozdania te za pierwszy kwartał bieżącego roku, mogłem się przekonać, że zawierają one poważny materjał dla prac Izby. Główne postulaty sfer gospodarczych dotyczą drożyzny kredytów, obciążeń z tytułu świadczeń socjalnych, wysokości stawek taryfowych za przewóz surowców, niezbędnych dla przemysłu i t. p.

Spodziewam się, że również obfity materjał do pracy otrzymywać będzie Izba od Panów Radców, którzy będą mieli sposobność zgłaszać swoje dezyderaty bądźto w ramach prac komisyj izbowych, bądźteż niezależnie od tego, w miarę narastania potrzeb. Chciałbym w tem miejscu zaznaczyć, że pierwsze posiedzenie prezydjum ze specjalnym naciskiem wskazało na konieczność intensywnej pracy w tym względzie ze strony Radców Izby i jej Wiceprezesów. Ten słuszny postulat będzie Izba nasza konsekwentnie obserwować, pilnując, by był wykonywany i by Radcom Izby dana była możność rzeczywistego i stałego kontaktu z całością funkcjonowania komisyj.

W odniesieniu do odcinka prac Izby nad zagadnieniami morskiemi, a więc w pierwszym rzędzie w odniesieniu do portu gdyńskiego, zaznaczyć należy, że rozbudowa portu i rozwój aparatu technicznego w tymże porcie uważać można w chwili obecnej za wykończone w pierwszym głównym etapie jego budowy. To daje Izbie możność skoncentrowania całej swej uwagi na usprawnienia aparatu handlowego, niezbędnego dla należytej eksploatacji portu. W tym zakresie część zadań spełniać będą niewątpliwie z własnej inicjatywy, przy współpracy z Izbą, organizacje gospodarcze i te w zakresie usprawnienia działalności przedsiębiorstw spedytorskich, maklerskich i armatorskich, Izba natomiast winna kontynuować swoje prace, zmierzające do usprawnienia funkcyj pomocniczych, związanych z ruchem towarowym w porcie przez rozbudowę instytucji rzeczoznawców portowych, ustalania zwyczajów i uzansów handlowych dla portu, powoływania do życia instytucyj tego rodzaju, jak arbitraże dla pewnych grup towarów (bawełna, skóry), przetargi publiczne na towary importowane i organizację giełdy towarowej.

Poruszone tylokrotnie w opinji gospodarczej zagadnienie rozwoju handlu portowego we właściwem tego słowa znaczeniu, nie jest dotychczas należycie rozwiązane. — W porcie osiedlają się przedsiębiorstwa handlowe, oparte głównie na imporcie artykułów kolonjalnych, owoców południowych, śledzi, oraz pewnych surowców, jak skóry i bawełna. Handel ten nie wykazuje z jednej strony dostatecznych zasobów finansowych, a z drugiej określany bywa jako niepożądany konkurent dla handlu, zainwestowanego w głębi kraju. To też zadaniem Izby jest wyjaśnić wszystkim miarodajnym czynnikom państwowym i społecznym, jakie branże handlu uznać należy za celowe w porcie i pozyskać dla odnośnych przedsiębiorstw poparcie dla ich rozwoju. Oprócz tego winna Izba dołożyć starań aby i eksport polski znalazł odpowiednią reprezentację w porcie, w którym nieodzowne są wielkie domy handlowe, przedstawicielstwa i agentury. Jeżeli chodzi natomiast o dziedzinę przemysłu portowego, to aczkolwiek na terenie portu jest już kilka przedsiębiorstw tego rodzaju, stwierdzić należy, że trudności dla rozwoju przemysłu w porcie są większe, niż dla rozwoju handlu. Przedewszystkiem bowiem nie zostały dotychczas wyznaczone i

przygotowane tereny, na których ten przemysł mógłby się osiedlić a z drugiej strony nie wyjaśniono jeszcze, jakie rodzaje przemysłu mogą powstać na terenie portu bez szkody dla branż, istniejących już w głębi kraju. To samo dotyczy także warunków rozwoju przemysłu portowego. W związku z tem czeka naszą Izbę szereg poważnych zadań. —

Pozatem najbliższym obowiązkiem naszej Izby jest usunięcie dotkliwych niedomagań, jakie istnieją u nas w zakresie znajomości zagadnień portowych i informowania zaplecza o możliwościach współpracy z portem. Na skutek ciasnych ram budżetowych nie miała dotychczas Izba nasza możności stworzenia takiego aparatu, który mógłby zająć się studjowaniem odnośnych zagadnień i tak udoskonalić swoją działalność informacyjną, żeby mógł służyć zarówno zainteresowanym sferom portowym jak i gospodarczym czynnikom w zapleczu autorytatywnemi wyjaśnieniami w kwestjach, związanych z organizacją pracy gospodarczej na terenie portu i korzystania z jego usług. Mimo to zdajemy sobie sprawę, że ten postulat winien być zrealizowany w najkrótszym czasie i że Izba winna w zakresie omawianej działalności stanąć na odpowiednim poziomie.

Odrębną dziedzinę prac i zainteresowań Izby stanowi zagadnienie rozwoju turystyki tak na wybrzeżu i na innych terenach, należących do okręgu Izby. Konieczność prac w tym kierunku jest oczywista. Polegają one z jednej strony na przystosowaniu naszych miejscowości kąpieliskowych i turystycznych do wymogów nowoczesnych, a z drugiej na propagandzie wewnątrz kraju walorów turystycznych naszego terenu. Do najbardziej palących zagadnień z tej dziedziny należy propaganda, zmierzająca w kierunku przedłużenia sezonu.

Niezależnie od poruszonych tutaj spraw, złączonych tak z odcinkiem lądowym, jak i odcinkiem morskim naszego okręgu, dzisiejsze warunki gospodarcze i dzisiejsza struktura stosunków w handlu zagranicznym nakładają na Izbę cały kompleks obowiązków wykonywanych w zakresie czynności poruczonych. Zrozumiałą jest rzeczą, że czynniki państwowe, przelewając na samorząd gospodarczy część swoich uprawnień administracyjnych w celu ułatwienia funkcyj życia gospodarczego, mają też prawo domagać się, żeby z tych obowiązków samorząd gospodarczy wywiązał się bez zarzutu. Zachodzi tu zatem potrzeba usprawnienia aparatu wykonawczego Izby przez odpowiednią jego rozbudowę i dobór odpowiednich sił. Te zadania winny być uwzględnione w ogólnym programie naszej działalności, tembardziej, że w wielu wypadkach będą one zasadniczym warunkiem dla zrealizowania innych zadań, o których poprzednio mówiłem.

Zwracam się z prośbą do wszystkich Panów, abyśmy zjednoczyli siły nasze w pracy nad realizacją tych wielkich i różnorodnych zadań, jakie czekają Izbę naszą w bieżącej kadencji. Będzie wysoce pożyteczną rzeczą, jeżeli dyskusja nad tematem przezemnie poruszonym pozwoli nam temat ten zgłębić. Spodziewam się, że obrana przez Prezydjum Izby taktyka używania do współpracy wszystkich Panów Radców da nam możność rozwiązania niejednej trudności, jaka piętrzyć się będzie przed nami przy wykonywaniu naszych obowiązków. Kończąc, stwierdzam, że nasza Izba Przemysłowo - Handlowa, ma specjalnie wdzięczne pole działania i że działalność jej dotyczy problemów, które dla ogólnej gospodarki państwowej mają wielką doniosłość.

O szkunery dla Polskiej Marynarki Handlowej

Problem zatrudnienia mniejszych statków handlowych, a temi właśnie są szkunery, o których mówi autor niniejszego artykułu, winien niewątpliwie wzbudzić nasze zainteresowanie ze względu na to, że w naszym ruchu towarowym często spotyka się mniejsze partje towarów, dla których najtańszym i najdogodniejszym sposobem przewozu są właśnie statki o małym tonażu, należące pozatem do typu żeglugi trampowej.

Dawały się słyszeć głosy, że małe statki z powodzeniem konkurują ze statkami, zwłaszcza linij regularnych. Wydaje się jednak, że interesy eksportu polskiego wymagają, przy istnieniu poważnych trudności zbytu towarów polskich na rynkach zagranicznych, przedewszystkiem niższych frachtów. Z tego punktu widzenia wszelka konkurencja wydaje się być pożądaną, aczkolwiek zdawać sobie należy sprawę z tego, że zjawisko to koliduje z interesami większych towarzystw żeglugowych.

Byłoby pożądanem, aby artykuł p. E. Urbańskiego posłużył za temat do dalszej dyskusji na łamach Biuletynu. Byłoby również p o ż ą d a n e m, aby poruszenie zagadnienia szkunerów przyczyniło się do powstania u nas prywatnych przedsiębiorstw żeglugowych, operujących małemi statkami, jakiemi są szkunery.

Przytoczone w artykule dane co do rentowności szkunerów pozostawiamy na odpowiedzialność autora.

Redakcja.

Przedmiotem obrad jednego z ostatnich posiedzeń komisji budżetowej Senatu (dn. 4. II.) była m. in. sprawa budowy flotylli szkunerów, których brak daje się już od dawna odczuwać w naszej marynarce handlowej. Według opinji fachowców, jednostki morskie tego typu mimo panującego jeszcze kryzysu żeglugowego — liczyć mogą na dostateczną ilość ładunków, zwłaszcza mniejszych, w obrębie wód Bałtyku i Morza Północnego.

Sprawa ta ściśle łączy się z udziałem bandery polskiej w ruchu towarów przez porty polskiego obszaru celnego. O ile zadowolenie nasze powinien wzbudzać fakt, że handel zagraniczny Polski kieruje obecnie ca 73% swego obrotu na drogę morską, o tyle z przykrością stwierdzić nam wypadnie, że przewozy towarów własnemi statkami w pracy obydwu portów polskiego obszaru celnego Gdyni i Gdańska, za rok 1934 wyniosły zaledwie około 7,5%. Statystyki ruchu okrętowego za ten czas wykazują, że bandera polska zajęła w Gdyni trzecie miejsce, w Gdańsku ósme. Jak na porty, które koncentrują w sobie handel, związany z polskim obszarem gospodarczym, jest to niewątpliwie zjawisko mało pożądane. Posiadając bowiem własne aparaty techniczne, służące do wymiany towarowej, powinniśmy w jaknajwiększej mierze dążyć także do powierzania polskich ładunków — własnym statkom.

Budowa nowych statków m/s „Piłsudski" i m/s „Batory" przez linje żeglugowe Gdynia—Ameryka oraz przybycie niedawno zakupionych przez Żeglugę Polską jednostek s/s „Puck" i s/s „Hel" powiększają wprawdzie tonaż naszej floty handlowej o ⅓, przyczyniając się w poważnym stopniu do rozwiązania tego zagadnienia. Istnieje atoli jeszcze inny, niewyzyskany dotąd wcale dział pracy, który kładzie nam w ręce nie mniej ważny klucz do rozwiązania problemu żeglugowego. Chodzi tu mianowicie o kwestję posiadania przez nas mniejszych jednostek pływających tj. szkunerów, któreby mogły uzupełniać pojemny zakres transportów morskich, zwłaszcza w żegludze małej.

Żyjemy obecnie w czasach, gdy żegluga regularna wypiera coraz bardziej i skuteczniej żeglugę trampową czyli nieregularną, pomiędzy większemi portami o charakterze składowo - rozdzielczym. Dzieje się to dlatego, że nowoczesna technika handlowo - morska, uwzględniająca zarówno termin przewozu, jak i rentowność statku — każe zwracać baczną uwagę na jego wykorzystanie zarobkowe, a tem samem skracać do minimum czas postoju w porcie. Ponadto istnieje konieczność dorywczego zaopatrywania portów mniejszych o charakterze dowozowym, niewielkiemi partjami ładunków. Pożyteczną i wdzięczną tą rolę, jako stosunkowo tani środek przewozu — wykonują żaglowce motorowe, względnie małe motorowce, używane w krajach skandynawskich oraz bałtyckich. W portach naszych Gdyni i Gdańsku widzimy je także często. Przewożą one szereg towarów masowych, niekiedy również drobnicę. Na porządku dziennym zaobserwować można przywóz przez nie złomu żelaznego, na ładunki powrotne składają się zaś: soda, sól, makuchy, nierzadko węgiel. Ze względu na łatwość znajdowania frachtów przez takie statki, przeważnie w partjach około 200 tonn i więcej, szkunerom nie trudno konkurować nawet ze statkami o dużym tonażu, które bywały nieraz zmuszone dla braku całkowitych ładunków — chodzić pod balastem, lub tylko częściowo załadowane. Wielką zaletą żaglowców motorowych z powodu ich stosunkowo niewielkiego zanurzenia, jest zdolność zawijania i wyładunku towarów w mniejszych nawet portach oraz przystaniach morskich i rzecznych, niedostępnych częstokroć dla statków większych. Szkunery mimo, że pływają przeważnie jako trampy, stwarzają niejednokrotnie podstawy do tworzenia na szlakach przez nie przemierzanych — linij regularnych, co stanowi niewątpliwie także zjawisko bardzo pożądane.

Na te wszystkie korzyści, jakie płyną z uprawiania żeglugi zapomocą żaglowców motorowych wskazujemy dlatego, że rolę szkunerów w przewozach morskich wyzyskują z powodzeniem inni, na naszym własnym terenie pracy. Wystarczy zajrzeć do statystyk ruchu okrętowego Gdyni, aby się przekonać, że na przestrzeni ostatnich trzech lat — szkunery rozmaitych narodowości partycypowały u nas poważną cyfrą tonażu w całokształcie obrotów polskiej wymiany towarowej drogą morską. W latach 1932 — 1933 odwiedzało port gdyński od 600 do 700 szkunerów, w roku 1934 było ich blisko 500. Według kolejności bander, pierwsze miejsce zajęły: Niemcy (40%), drugie — Szwecja (20%), trzecie — Danja (20%), czwarte — Norwegja (10%), dalsze miejsca — państwa bałtyckie, Holandja itd.

Prymat bandery niemieckiej na szkunerach, które zawijają do Gdyni oraz do wielu innych portów, należy tłumaczyć faktem znacznego rozwoju tego rodzaju żeglugi w Niemczech jeszcze z czasów przed wojną światową. Ówczesne niemieckie czynniki miarodajne łącznie z organizacją społeczną t. zw. „Flottenverein", pragnąc nadać pewien rozmach oraz zachęcić inicjatywę prywatną do angażowania kapitału w dziedzinie żeglugowej, przyszły z pomocą ludziom, którzy pragnęli pracować na tem polu. Wysłużonym podoficerom marynarki, mogącym okazać się skromnym kapitałem 2.000 marek umożliwiano nabycie szkunerów przez udzielenie kredytów hipotecznych na dogodnych warunkach. Niemiecka żegluga żaglowo - motorowa rozwinęła się na skutek tego niesłychanie, uczestnicząc w niemałym stopniu we własnym handlu morskim oraz w przewozach obcych krajów.

Wszystkie wymienione wyżej względy, jak kalkulacja rentowności tego typu statków — przemawiają za tem, aby i polską flotę handlową zasilić przez pewną ilość szkunerów o pojemności 300—400 ton rej. br., a przeznaczonych do żeglugi na Bałtyku i Morzu Północnem. Byłoby to rzeczą tem bardziej pożądaną, że szkunery te mogłyby w przyszłości zastąpić obce żaglowce motorowe, które na polskich frachtach zarabiają obecnie setki tysięcy złotych.

Zaznaczyć przytem należy, że z powiększeniem ilości jednostek pływających pod polską banderą — znalazłby pracę cały zastęp oficerów - nawigatorów i mechaników, oraz zwykłych marynarzy, którzy są obecnie albo bezrobotni, albo pracują w innym fachu.

Przejdźmy zkolei do omówienia kalkulacji kupieckiej, związanej z żeglugą szkunerów. Według fachowych obliczeń, popartych opinją i doświadczeniem praktyków, rentowność żaglowców motor. kształtuje się wcale dodatnio w stosunkowo krótkim czasie. Przy cenie 40 — 50.000 złotych za taką jednostkę, jej amortyzacja następuje w przeciągu 4 — 6. lat biorąc za podstawę przeciętną kalkulację jednego rejsu: Gdynia — Kopenhaga, przy ładunku około 250 ton, po potrąceniu od uzyskanego frachtu wszelkich opłat, świadczeń, poborów, wyżywienia załogi itp. otrzymuje się ca. 300,— zł czystego zysku. Rejsów takich może szkuner odbyć 2 — 3 w miesiącu, nie licząc na ładunek powrotny, który przy nawiązanych stosunkach handlowych, nie będzie mu trudno także uzyskać. Dochód z trzech rejsów na miesiąc wynosi zatem 900,— zł. Jeśli wziąć tylko 10-miesięczny okres pracy szkunera w roku, bo resztę czasu trzeba przeznaczyć na remont, ewentualnie złe warunki atmosferyczne dla żeglugi itp., otrzymamy razem 9,000,— zł czystego dochodu rocznie. Należy tu zaznaczyć, że kalkulacja ta obraca się w granicach wielkiej ostrożności i nie uwzględnia, jak poprzednio już zaznaczyłem — ładunków powrotnych, na których zarabia się tak samo, jak na ładunkach idących np. z Gdyni do któregokolwiek z portów obcych, co eo ipso powiększa zdolności zarobkowe statku.

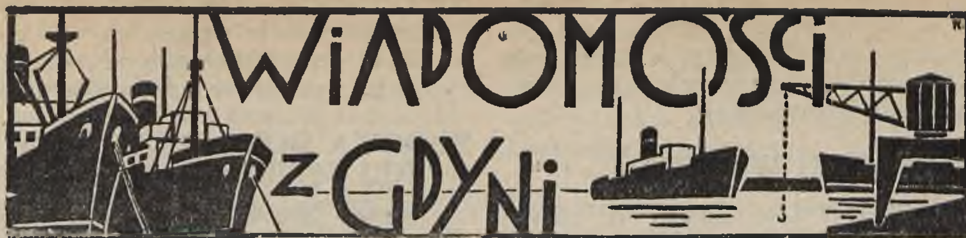
Jeśli chodzi o personel techniczny do obsługi szkunerów tj. doświadczonych żeglarzy, posiadamy go w Polsce. Rekrutuje się on m. in. z absolwentów Państw. Szkoły Morskiej w Gdyni, którzy jak wiadomo odbywają znaczny okres swej praktyki morskiej na żaglowym statku szkolnym, Gdyby nie brak zainteresowania tą dziedziną kapitalistów, to niema naprawdę zasadniczo powodów, dla których godziłoby się tenże odcinek pracy na morzu — pozostawiać odłogiem.

Pozostaje jeszcze do omówienia tylko kwestja finansowa, najważniejsza, bo związana z pchnięciem zagadnienia udziału kapitałów prywatnych w żegludze — na realne tory. Uregulowanie jej w formie, wynikłej z przesłanek czysto życiowych, zabezpieczenia kredytu hipotecznego na statki, było również przedmiotem wspomnianych na wstępie rozważań Komisji budżetowej Senatu R. P. Referent tej sprawy senator Dr Paulo po przedstawieniu korzyści, płynących z utworzenia floty szkunerów, zgłosił wówczas rezolucję, domagającą się dla zainteresowanych stron pomocy w uzyskaniu kredytu hipotecznego pod szkunery. Rezolucja ta została przyjęta i uchwalona przez Senat, oraz przekazana przezeń do dalszego załatwienia miarodajnym czynnikom rządowym.

Kwestja przydziału kredytu hipotecznego pod statki, praktykowana zresztą powszechnie zagranicą, ma niewątpliwie znaczenie poważne, gdyż stwarza szerokie możliwości inwestycyjne w żegludze, na którem to polu brak inicjatywy prywatnej u nas jest prawie że przysłowiowy a pogłębiony był ostatnio jeszcze naskutek ogólnoświatowego kryzysu gospodarczego.

Uelastycznienie aparatu kredytowego w tych warunkach wpłynąć więc winno, i zapewnie wpłynie dodatnio na chęć zaangażowania kapitału prywatnego w jednostkach morskich, zwłaszcza u tych, którzy nie posiadają całkowicie potrzebnych funduszów, a pragnęliby jednak inwestować w tej dziedzinie. Co prawda nie mamy precedensu w zakresie udzielania kredytów hipotecznych pod zastaw statków morskich, praktykowana jednak jest już od szeregu lat operacja udzielania tychże kredytów na berlinki wiślane. Nasza flota handlowa, będąca w przeważającej części własnością Państwa, nie potrzebowała z nich korzystać. Jednak zaznaczyć należy, że możliwości uzyskania kredytów hipotecznych dla ruchomych objektów, jakimi są statki, służące za narzędzia przewozowe — w stosunku do ⅓ ich wartości — istnieją.

Edmund Urbański.



PIERWSZE PLENARNE ZEBRANIE IZBY.

W dniu 23 maja br. odbyło się pod przewodnictwem Prezesa p. Stanisława Tora pierwsze w obecnej kadencji Plenarne Zebranie Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni.

Otwierając zebranie, Prezes Izby p. S. Tor wskazał na tragiczną chwilę rozpoczęcia prac Izby po zgonie Marszałka Piłsudskiego i odczytał orędzie Pana Prezydenta, wydane w dniu zgonu Wodza. Zebrani wysłuchali orędzia stojąc, a następnie skupili się w dwuminutowej ciszy.

Na wstępie porządku obrad p. Prezes Tor wygłosił dłuższe przemówienie o położeniu gospodarczem Izby i nakreślił zadania, jakie Izba ma do wykonania w najbliższej przyszłości. Przemówienie to podajemy na czele niniejszego numeru. Zostało ono przyjęte przez zebranie z uznaniem, przyczem ustalono, że będzie ono rozesłane wszystkim Radcom, aby poszczególne zagadnienia, poruszone w przemówieniu mogły służyć dla prac Komisji i wniosków poszczególnych Radców.

W dalszym ciągu zebrania dokonano wyboru Komisji Rewizyjnej w osobach pp. Radców: Władysława Grabowskiego, Jerzego Hildta i Mirosława Laureckiego. Ustalony został również skład osobowy innych Komisyj Izbowych w liczbie 7, przyczem najliczniejsze zgłoszenia Radców do prac komisyjnych miały miejsce w odniesieniu do Komisji Morskiej — 20 Radców, Komunikacyjno - Turystycznej — 22 Radców i Podatkowej — 16.

Następnie zebranie mianowało korespondentów Izby na bieżącą kadencję w osobach pp. Dra T. Bierowskiego, Dra B. Kasprowicza, J. Michalewskiego, Dyr. Palickiego, Dyr. Radojewskiego, Dyr. Tatarka i przemysłowca K. Żebrowskiego.

Dalej uchwalono statut Sądu Polubownego i wybrano sędziów Polubownych. w skład których weszli wszyscy Radcowie Izby oraz szereg przedstawicieli różnych branż na Pomorzu. Uchwalono również opłaty za rejestrację umów uczniowskich i uchwalono kredyty dodatkowe na rok 1934.

Specjalny punkt porządku dziennego zebrania stanowił referat Wicedyrektora Izby p. J. Kawczyńskiego o skutkach dewaluacji guldena gdańskiego na kształtowanie się stosunków handlowych pomiędzy Pomorzem i Gdańskiem, oraz na wpływ, jaki dewaluacja guldena może wywrzeć na sytuacji Gdyni.

W wolnych wnioskach p. Radca Podraszko podniósł konieczność utworzenia przy Izbie laboratorjum towaroznawczego, bez istnienia którego funkcjonowanie Giełd Towarowych w Gdyni byłoby niemożliwe.

Na zakończenie zebrania p. Wiceprezes Tadeusz Marchlewski zwrócił się do Panów Radców z apelem, aby przyczynili się do realizacji projektu budowy Muzeum Ziemi Pomorskiej ku uczczeniu pamięci Marszałka Piłsudskiego.

USTĄPIENIE P. MGR. PRAW HENRYKA KRUPSKIEGO ZE STANOWISKA DYREKTORA NASZEJ IZBY.

Z dniem 1 czerwca Mgr. Praw p. Henryk Krupski ustępuje z dotychczasowego stanowiska Dyrektora naszej Izby.

Mgr. praw p. Henryk Krupski po długoletniej pracy w resortach gospodarczych austrjackich, a następnie w służbie polskiej objął z dniem 1 listopada 1924 r. stanowisko dyrektora Izby Przemysłowo - Handlowej Grudziądzko - Starogardzkiej. Pozostawał więc na tem stanowisku zgórą 10 lat. W okresie jego pracy i przy jego czynnem współdziałaniu nastąpiła konsolidacja działalności samorządu gospodarczego na Pomorzu i w ciążących ku niemu połaciach kraju. Pierwszym etapem w tym kierunku było wcielenie do Izby Grudziądzko - Starogardzkiej okręgu Izby Toruńskiej w roku 1926, następnie w roku 1931 w związku z przesunięciem centrum działalności gospodarczej ku Gdyni i wzrostem jej znaczenia dla całokształtu gospodarki państwowej Izba Grudziądzko - Starogardzka przekształcona została w Izbę Gdyńską z siedzibą w Gdyni, wreszcie w końcu roku 1933 do tej Izby dołączone zostały Bydgoszcz, Inowrocław i powiaty nadnoteckie, przyczem Izba Przemysłowo - Handlowa w Bydgoszczy została zlikwidowana.

Plenarne Zebranie Izby, jakie odbyło się w dniu 30 października zeszłego roku, powzięło z okazji 10-lecia pracy Dyrektora Krupskiego na jego stanowisku jednomyślną uchwałę, wyrażającą mu „uznanie za całokształt jego działalności w ciągu długiego i pełnego trudnych momentów okresu 10-lecia“.

REPREZENTACJA IZBY NA KONGRESIE MIĘDZYNARODOWEJ IZBY HANDLOWEJ.

Delegatem Izby naszej na Kongresie Międzynarodowym Izby Handl., który odbędzie

się w Paryżu w czasie od 24-go do 29-go czerwca br. będzie Radca naszej Izby, konsul generalny szwedzki, inż. Napoleon Korzón. Pan inż. N. Korzón jest osobiście członkiem Międzynarodowej Izby Handlowej.

GOŚĆ AUSTRALIJSKI W GDYNI.

W dniach 20 i 21 bm. bawili w Gdyni Prezes Australijsko - Polskiej Izby Handlowej p. Albert Dalwood i konsul generalny RP. w Sydney p. Wł. Noskowski. Goście złożyli wizyty w naszej Izbie i w Urzędzie Morskim i w towarzystwie urzędników Urzędu Morskiego i Izby zwiedzili port, miasto Gdynię i najbliższe okolice. Z ramienia Izby podejmował gości śniadaniem p. Radca J. Rummel.

NOWA LINJA REGULARNA POLSKA — PALESTYNA — LEWANT.

W najbliższej przyszłości uruchomiona zostanie nowa linja z Gdyni/Gdańska do portów Palestyny, Syrji i Egiptu, względnie i do innych portów Lewantu.

Pierwszy statek s/s „Schie", ładować będzie w Gdyni około 15/20 czerwca, następny zaś statek ma odejść około 10-go lipca.

Agentura tej linji w Gdyni oddana została firmie Rummel i Burton, Świętojańska 9.

PRZEŁADUNEK BAWEŁNY W PORCIE GDYŃSKIM W KWIETNIU B. R.

W ciągu kwietnia przywóz bawełny do portu gdyńskiego wyniósł 8.114,7 ton. Z tej ilości przywieziono bawełny amerykańskiej 6.232,9 ton, egipskiej 1.084 ton i egzotycznej 797,2 ton. Bawełna pochodzenia amerykańskiego w ilości 5.225 ton przewieziona została do Gdyni statkami bezpośredniemi z portów amerykańskich i w ilości 1.007 ton z przeładunkiem w portach zachodnio europejskich, zwłaszcza w Bremie. Bawełna egipska w ilości 989 ton przewieziona została do Gdyni bezpośrednio z Egiptu, zaś w ilości 95,3 ton z przeładunkiem w portach zachodnio europejskich, w tem z Liverpool'u 43,9 ton. Bawełna egzotyczna tylko w ilości 10,2 ton przewieziona została bezpośrednio, reszta 787 ton była przeładowywana w portach zachodnio-europejskich, przeładunek ten prawie równomiernie podzielony został pomiędzy Hamburgiem, Antwerpją i Rotterdamem.

ODDZIAŁ URZĘDU CELNEGO NA LOTNISKU W GDYNI.

Na lotnisku w Gdyni (Rumja) uruchomiony został z dniem 1 maja br. Oddział Urzędu Celnego w Gdyni pod nazwą „Oddział Urzędu Celnego w Gdyni — Lotnisko". W związku z powyższem Lotnisko w Gdyni (Rumja) staje się lotniskiem celnem. Do zakresu działania Oddziału należy odprawa podróżnych i ich bagażu, przyjmowanie i przekazywanie przesyłek w komunikacji lotniczej oraz ostateczna odprawa celna przesyłek lotniczych w przywozie i w wywozie.

BUDOWA DOMU BIUROWEGO W WOLNEJ STREFIE.

Urząd Morski zamierza przystąpić do budowy domu biurowego w Wolnej Strefie dla potrzeb Urzędu Morskiego, Urzędu Celnego i władz kolejowych. W tym samym domu przewidywane są lokale dla zainteresowanych firm portowych.

PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W KWIETNIU.

Na statkach pod polską banderą przewieziono w kwietniu ogółem 70.607,5 t., wobec 58.265 t. w kwietniu 1934 r. Wzrost ilościowy i tym razem zależy od pracy trampów Żeglugi Polskiej, jak również wzrosły w tym miesiącu przewozy Polsko — Transatlantyckiego Tow. Okrętowego.

Z ogólnych przewozów przypadło na eksport 54.898,5 t. (w kwietniu 1934 r. 48.103 t., na import 9.204 t. (w kwietniu ub. r. 9.848 ton) i na przewóz między portami zagranicznemi i tranzyt z przeładunkiem na inne statki w Gdyni — 6.505 t., wobec 342 t. w kwietniu ub. roku. Pozycja więc przywozowa pozostała prawie niewzruszona, wzrósł natomiast eksport wskutek wywozu węgla na trampach, oraz przewóz między portami zagranicznemi, również węgla, który dał dwom statkom zatrudnienie w drodze powrotnej.

Z powyższej ilości przewiezionych w kwietniu towarów przypadło na Żeglugę Polską 27.122 t. (13.185 t.,) na Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe 6.599 t. (7.513 t.,) na Polsko-Transatlantyckie Tow. Okrętowe 1351 t. (971 t.) i na Polskarob 35.529,5 t. (36.594 t.)

Z ogólnej ilości towarów przewiezionych na statkach Żeglugi Polskiej na linjową żeglugę przypadło 13.340 t. i na trampy 13.782 t. — ciekawe zjawisko równowagi ilościowej przy niewspółmiernie większej długości przebiegu i większej wartości po stronie linjowców. Na poszczególnych linjach przewieziono: na antwerpijskiej 2.785 t., na rotterdamskiej 5.626 t., na fińsko - estońskiej 2.185, na hamburskiej 1.019 t. i na wschodnio-szwedzkiej 1.055 t. Na linji rotterdamskiej eksport równoważył się z importem 2.706 t. i 2.920 t.) na antwerpijskiej była lekka przewaga importu (eksport 1.155, import 1.630), na finlandzkiej zato większa była przewaga eksportu (1.395 na 790 t.), obie młode linje hamburska i szwedzka jak i poprzednio zachowują się krańcowo odmiennie względem siebie: hamburska ustaliła się jako importowa (164 na 855), wschodnio-szwedzka zaś jako eksportowa: 896 na 157 t.

W rezultacie na wszystkich linjach razem eksport dał 6.316 t., import zaś 6.352 t. — obraz uderzająco wyrównany.

Tranzytowych ładunków linje dały 672 ton, która to ilość została przeładowana wyłącznie w Gdyni.

Wywóz na trampach wyniósł 7.949 t., samego węgla. Importu na trampach nie było. Przewieziono między portami zagranicznemi 5.833 t. węgla i 506 t. pomarańcz. Odbyto podróży z ładunkiem 6.

Statki Polsko - Brytyjskiego Tow. Okrętowego przewiozły 6.599 t. towarów i 61 koni, w tem 4.566 t. i 61 koni w eksporcie i 2.033 t. w imporcie. Z pozycji eksportowej przypada na Gdynię 3.180 t. (w kwietniu ub. r. 3.317 t.) i na Gdańsk 1.386 t. (1.379 t.). Z pozycji importowej przypada na Gdynię 1.525 t. (1.515 t.) i na Gdańsk 508 t. (1.302 t.). Jak widać cała różnica ujemna ruchu statków tego towarzystwa względem analogicznego miesiąca 1934 r. w wysokości 514 t. tłumaczy się z nadwyżką zmniejszeniem importu (i to głównie z Hull do Gdańska, który spadł z 1.055 t. w kwietniu ub. r. na 345 t. w kwietniu b. r., czyli o 710 ton). Wszystkie inne sumaryczne pozycje mniejwięcej oscylowały na tym samym poziomie co w kwietniu ub. r. — Jeśli zaś zważy się, że spadł z przyczyn ogólnych eksport bekonów z 1.625 na 1.307 t. i jaj z 1.171 t. na 663 t. to należy przyjść do wniosku, że akwizycja i przewóz innych ładunków w Polbrycie względem zeszłego roku znacznie się poprawiły, i to w kierunku ważniejszym — eksportowym.

Linja Gdynia — Ameryka P. T. T. O. w kwietniu przy dwóch statkach i wycieczce na morze Środziemne wykazało rezultaty znacznie lepsze niż w kwietniu ub. r., kiedy był tylko jeden odjazd. Statek na wejściu przywiózł 134 pasażerów, pocztę i 819 t. towarów, statek na wyjściu 224 pas., pocztę i 538 t. towarów, wobec 259 pas. i 460 t. towarów wyjściowego statku w kwietniu ub. r. W wycieczce wiosennej „Kościuszki", gruntownie przebudowanego, wzięło udział 442 pasażerów.

Cztery statki Polskarobu wykonały w kwietniu 13 podróży, (13), przewożąc 35.529,5 ton (36.594 t.)węgla do Szwecji, Norwegji i Holandji. Małe zmniejszenie przewozu tłumaczy się dłuższym przebiegiem milowym, gdyż podróży do najbliższych szwedzkich portów było mniej niż w odpowiednim miesiącu ub. roku. Zawinięto z węglem do: Stockholmu i Gefle po 3 razy, do Göteborga i Slemmestad po 2 razy i po razie do Amsterdamu, Karlskrony i Norrköping.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

SYTUACJA PO DEWALUACJI GULDENA.

Trzy tygodnie, jakie upłynęły od ogłoszenia dewaluacji guldena gdańskiego, nie dają jeszcze możności w całej rozciągłości ocenić wpływu tego faktu na kształtowanie się stosunków handlowych pomiędzy Gdańskiem a Polską. Już teraz jednak można stwierdzić, że przystosowanie się życia gospodarczego Wolnego Miasta do nowych warunków wymagać będzie dłuższego czasu i że proces przystosowania się cen towarów do nowej wartości waluty wciąż jeszcze ulega przeobrażeniom.

Nas interesuje specjalnie zagadnienie rozrachunków pomiędzy dostawcą produktów polskich a odbiorcą gdańskim. Jak wiadomo W. M. Gdańsk nie jest samowystarczalne tak pod względem zaopatrzenia ludności w żywność, jak i innych przedmiotów użytku codziennego. Co się tyczy produktów żywności, to o ile dostarczane są one na mocy umów pomiędzy organizacjami branżowemi ceny ich stopniowo wyrównywane są do poziomu, odpowiadającego wartości guldena przed dewaluacją. W innych branżach ceny sprzedaży na rynku wewnętrznym legalnie uległy już dwukrotnej podwyżce, wynoszącej razem od 35 do 40%. Proces ten trwa nadal, aczkolwiek już nie w tak szybkiem tempie, jak było w pierwszych dniach po dewaluacji. Nie ulega wątpliwości, że na tle tego procesu gdańscy kupcy ponieśli już poważne straty. Stąd też pochodzą ich dążenia do przerzucenia części strat na dostawcę polskiego. Dążenia te atoli mogą być uwzględnione jedynie w tym wypadku, gdy tranzakcje zawarte były w walucie gdańskiej i to tylko wtedy, gdy terminy płatności przypadły na okres po ogłoszeniu dewaluacji, zobowiązania gdańskie, płatne przed dewaluacją, powinny być zasadniczo regulowane według relacji guldenów pełnowartościowych. Regulacje tranzakcyj, zawartych w złotych, powinny być bezwzględnie regulowane w walucie polskiej i dążenia odbiorców gdańskich do osiągnięcia rabatów ze strony dostawców polskich nie mają żadnej podstawy prawnej. Byłoby bardzo ważne, aby firmy polskie, mające do odebrania w Gdańsku należności w złotych, zdawały sobie dokładnie z tego sprawę i nie godziły się na regulowanie tych należności w zmniejszonej wysokości, gdyż w ten sposób mogą powstać precedensy na niekorzyść dostawców polskich.

W Gdańsku, w łonie Związku Przedstawicieli Przemysłu Polskiego, zapadła już uchwała nie wchodzić w żadne porozumienia indywidualne z odbiorcami gdańskimi, lecz oddawać ewentualne pretensje ze strony Gdańszczan do załatwienia specjalnej komisji

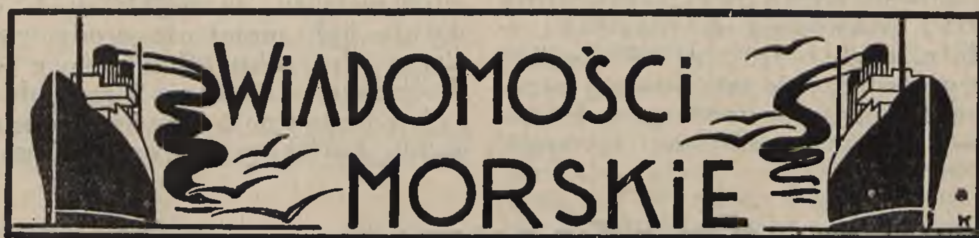
Związku. Jak słychać takie stanowisko wpłynęło już na znaczne zmniejszenie wypadków wysunięcia ze strony kupców gdańskich pretensji do dostawców polskich na tle regulacji zobowiązań złotowych. Byłoby pożądane, aby akcja ta ze strony polskiej była prowadzona solidarnie.

W stosunkach portowych sytuacja również nie została ustabilizowana. Jak wiadomo uległy waloryzacji wszystkie opłaty portowe, składowe i za używanie urządzeń przeładunkowych, należących do Rady Portu i dróg wodnych w Gdańsku. Podwyższono o 20% stawki za holowanie przez przedsiębiorstwa prywatne. Pozostały na razie bez zmiany w guldenach stawki za czynności maklerskie, stawki ekspedytorskie ulegają stopniowemu dopasowywaniu do nowej wartości guldena. Koszty robocizny dotąd nie uległy zmianie, co ma wielkie znaczenie dla kształtowania się ogólnych kosztów przeładunku w porcie.

Z tych ogólnych uwag, które będą w dalszym ciągu uzupełniane, wynika, że o stabilizacji stosunków tak w mieście jak w porcie Gdańska nie może być na razie mowy. O ile jednak na odcinku dostaw towarów polskich do Gdańska można spodziewać się załatwienia w szybszem tempie i to zasadniczo po myśli postulatów polskich, o tyle na odcinku portowym istnieją poważne względy konkurencyjne pomiędzy Gdańskiem i Gdynią, co wymaga wielkiej czujności ze strony sfer portowych gdyńskich.

PODWYŻKA STAWEK ZA PRYWATNE HOLOWANIE W GDAŃSKU.

Z dniem 15 maja przedsiębiorstwa żeglugi holowniczej w porcie gdańskim podniosły stawki za świadczenia okazywane statkom morskim o 35%.



WŁOCHY PRZYŁĄCZAJĄ SIĘ DO PLANU RACJONALIZACJI ŻEGLUGI.

Włoska opinja kół miarodajnych oświadcza się stanowczo za planem racjonalizacji żeglugi, wypracowanym pod auspicjami przygotowawczej International Shipping Conference w Londynie w styczniu br. Były podsekretarz stanu dla spraw marynarki handlowej p. G. Pala oświadczył w prasie, że Italja może tylko skorzystać przez przyjęcie tego planu racjonalizacji żeglugi. Zdaniem jego wykonanie planu nietylko doprowadzi do wydatnego podniesienia poziomu frachtów, lecz również uczyni zbytecznym wszelki system subwencjonowania trampingu. Wreszcie, polepszenie się sytuacji armatorów może umożliwić podniesienie płac marynarzom.

Jednocześnie zanotować wypada, że związek armatorów włoskich przyłączył się do planu stawek minimalnych na rynkach La Platy, rzeki Św. Wawrzyńca i Australji.

ANGLICY WYCZEKUJĄ WYNIKÓW KONFERENCJI DO SPRAW ŻEGLUGI, CELEM PRZYSTOSOWANIA DO NICH SWEJ POLITYKI SUBWENCYJNEJ.

Autor ustawy o subwencji 2 milj. Ł dla trampingu angielskiego na przeciąg jednego roku, minister Runciman, który jest sam armatorem, jest, jak wiadomo osobiście przeciwnikiem systemu subwencyj w żegludze morskiej. Obecnie stanowisko jego w sprawie dalszego działania tej subwencji w roku 1936/37 jest wymijające. Uzależnia on je od uchwał konferencji międzynarodowej dla spraw żeglugi, której termin zwołania odsuwa się na październik. Jeśli uchwały będą w myśl przygotowawczego planu umożliwiały racjonalizację przewozów morskich to p. Runciman przewiduje całkowite zaniechanie wszelkich subwencyj dla żeglugi.

Niewątpliwie marynarka handlowa i przemysł okrętowy Anglji, przewidując możliwość odmiennego stanowiska państw, które jeszcze nie odpowiedziały na ankietę konferencji (zwłaszcza państw skandynawskich), dają do zrozumienia, że uszczuplenie planu, zapewniającego między innemi pośrednio korzystne warunki zatrudnienia dla przemysłu okrętowego W. Brytanji prowadzić będzie do przedłużenia systemu subwencyj w żegludze angielskiej, na którego zastosowanie Anglja zdecydowała się dopiero 3 miesiące temu.

NIEKORZYSTNE WIDOKI DLA PRZEMYSŁU OKRĘTOWEGO W ANGLJI.

Anglja przeżywa obecnie groźbę wzrostu zastoju w przemyśle budowy okrętów, tak samo jak to było do niedawna w Holandji. Obecnie są w budowie sławny „Queen Mary"

i 12 dużych statków frachtowych dla dwóch największych towarzystw frachtowej żeglugi linjowej.

Zainteresowane koła przemysłowe zdają sobie jednakże sprawę z tego, że ani budowa takich olbrzymów, jak nowy transatlantyk, ani seryjne odnawianie największych linjowców frachtowych nie zdarzają się corocznie; stąd słuszne zaniepokojenie, że sytuacja ulegnie nagłemu pogorszeniu. Natomiast przyjęcie planu racjonalizacji przez zbliżającą się międzynarodową konferencję morską może z gruntu zmienić sytuację angielskiego przemysłu okrętowego, który jak wiadomo stoi pod względem ilości i jakości produkcji na pierwszem miejscu, budując dużo na zamówienie marynarek, konkurujących z angielską.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

KWOTY EKSPORTOWE W PRZEMYŚLE NIEMIECKIM.

Niepomyślny rozwój handlu zagranicznego zmusza Niemcy do zastanowienia się nad wszelkiemi możliwemi sposobami podniesienia obrotów towarowych, co wobec sytuacji dewizowej może być zaczynane tylko od strony eksportu, gdyż tylko w ten sposób zdobyć można dewizy na zapłatę importu. W tym celu podjęto ostatnio na nowo znaczne wysiłki w kierunku usprawnienia eksportu.

Znane jest zjawisko, że przemysłowcy wolą sprzedawać swój towar po stosunkowo dobrych cenach na rynku krajowym, aniżeli zwalczać trudności formalne połączone z eksportem. Zasada ta zrozumiała z punktu widzenia gospodarstw prywatnych, kierujących się kwestją rentowności, jest dla całości gospodarstwa narodowego szkodliwa. Dlatego rozpatrywana jest myśl utworzenia dla poszczególnych branż przemysłu kas wyrównawczych, do których wpłaty uskuteczniałyby jednostki korzystające z dobrych cen rynku krajowego, a pobierali zasiłki ci, którzy eksportują.

Dla przygotowania jednak programu organizacji konieczne jest dokładne przestudjowanie stopnia zależności danych przemysłów od ekportu, czyli obliczenie t. zw. „kwot" eksportowych. Obliczenia te prowadzi Institut für Konjukturforschung i ogłasza obecnie sumaryczne dane.

Z 12.4 miljarda RM w 1929 r. spadł wywóz niemiecki do 4 miljarda RM. w 1934 r. Jeśli za podstawę porównania wziąć ceny z 1929 r., to spadek ten wynosi nie 8.4 miljarda, ale tylko 5.8 mld. W 1934 r. było czynnych dla eksportu 1½ miljona mniej robotników i funkcjonarjuszy, aniżeli w 1928/29.

Kwoty eksportowe najważniejszych przemysłów są następujące:

Przemysł	Wart. wywozu w 1934 r. (milj. RM.)	Kwota eksportowa w % 1932	1933	1934
włókienniczy	339	11	9	6
sprzętu domowego	167	29	29	22
szewski	5	2,1	1,3	0,9
maszynowy	457	49	28	22
cementowy	4	11,1	6,9	4,4
żelazny (walcówka)	196	29	19	18
samochody (osobowe)	21	21	12	8
górnictwo węglowe	306	23,1	23,1	22,9
wyrób celulozy	31	29,8	25,8	26,8

W wielu gałęziach spadła nietylko kwota eksportowa, ale i sam wywóz, tak np. w przemysłach konsumcyjnych, jak włókienniczy, który walczy z brakiem surowca, lub przemysł sprzętu domowego, znajdujący doskonały zbyt w kraju. Tutaj należą również wielkie przemysły dóbr produkcyjnych, jak maszynowy i elektrotechniczny.

Inne przemysły, jak cementowy, żelazny, samochodowy, zdołały podnieść w 1934 roku swój wywóz, ale nie w tym stopniu by dotrzymał on kroku obrotom na rynku wewnętrznym.

Nieliczną grupę stanowią te przemysły, które zdołały podnieść swój wywóz silniej, niż zbyt krajowy. Do tej grupy należą: górnictwo węglowe, przemysł celulozowy, górnictwo potasowe i niektóre gałęzie przemysłu chemicznego.

Sprawozdanie swoje kończy Institut für Konjunkturforschung uwagą: „Tylko dzięki systematycznej i ścisłej współpracy wszystkich grup gospodarczych może się podnieść stopniowe odzyskanie rynków zagranicznych. Warunki jakościowe dla utrzymania się niemieckich wyrobów przemysłowych istnieją dziś, jak przedtem. Ważną rolę odgrywać będzie kwestja cen wywozowych, wiadomo bowiem, że wielu konkurentów na rynku światowym żąda niższych cen eksportowych, niż Niemcy".

Radca Handlowy przy Ambasadzie R. P. w Berlinie.

PRZYDZIAŁ DEWIZ W HISZPANJI ZA TOWARY POLSKIE.

Podania o przydział dewiz za towary polskie importowane do Hiszpanji nie mogą być wniesione przed dokonaniem importu, gdyż jednym z dokumentów wymaganych do poparcia podania jest poświadczenie o dokonaniu odprawy celnej.

Komplet dokumentów służących jako załączniki składa się:

a) z faktury sprzedaży,
b) w niektórych wypadkach świadectwa pochodzenia,
c) zaświadczenia importowego, poświadczonego przez władze celne,
d) licencji kontyngentowej imiennej.

REGULOWANIE NALEŻNOŚCI ZA TOWARY IMPORTOWANE DO ARGENTYNY BEZ UPRZEDNICH POZWOLEŃ.

Na podstawie dekretu argentyńskiego rządu z dnia 14 kwietnia br. za Nr. 59.118 wprowadzone zostały nowe przepisy dotyczące regulacji należności za towary sprowadzane z zagranicy, na które importer nie posiada tak zw. „uprzedniego zezwolenia na zakup dewiz".

Dotychczas importerzy nie posiadający tych zezwoleń nabywali dewizy po kursie, wolnym, który jest wyższy od kursu oficjalnego o jakie 11—13%.

Ponieważ ustawa Nr. 12.160, która jest podstawą obecnej reglamentacji dewizowej w Argentynie, przewiduje różnicę pomiędzy kursami oficjalnym i wolnym do wysokości 20%, przeto rząd skorzystał z tych uprawnień i obciążył import nieobjęty reglamentacją różnicą, powstałą pomiędzy obecnym kursem wolnym, a oficjalnym do 20%, przyczem różnicę tę zatrzymał do swej dyspozycji.

Dla przykładu przytaczamy obliczenie różnicy, która stanowi zysk państwa; w wypadku obliczenia różnicy procentowego obciążenia przy funtach angielskich:

W dniu poprzedzającym obliczenie (naprz. 15. 4. 35 r. funty na wolnym rynku były notowane jak następuje: 1 Ł = 18,92 pesów papier. i wg. przeciętnego kursu oficjalnego 1 Ł = 16,91 pesów papier.)

Obliczenie różnicy poprzedza cztery operacje:

1) oblicza się kurs oficjalny za 100 funt., co stanowi pesów 1.691,00; 20% tej sumy stanowi 338,20 pesów,
2) różnica pomiędzy kursem wolnym a kursem oficjalnym będzie: 1.892 mniej 1.691 daje 201,00 pesów,
3) różnica pomiędzy 20% dodatku do kursu oficjalnego (338,20 pes.) i faktyczną różnicą pomiędzy notowaniem oficjalnem i wolnem (201 pes.) będzie wynosiła 137,20 pesów,
4) przy podzieleniu różnicy kursu (137,20) przez kurs wolny (18,92) — otrzyma się procent obciążenia dodatkowego na dzień 16 kwietnia rb. — czyli 7,25%.

W wypadku obliczenia różnicy procentowej przy frankach francuskich i wogóle walut, notowanych na giełdzie za sto jednostek: w dniu poprzedzającym obliczenie t. j. 15. 4. 35 franki francuskie były notowane na wolnym rynku jak następuje: 100 fr. fr. = 25,77 pesów papier. i przeciętny kurs oficjalny: 100 fr. fr. = 23,05 pesów. Obliczenie różnicy procentowej obciążającej import byłoby następujące:

1) 20% obciążenia kursu oficjalnego daje pesów 4,61,
2) różnica pomiędzy notowaniem wolnem i oficjalnem: 25,77 mniej 23,05 — stanowi 2,72 pesów,
3) różnica pomiędzy rezultatem pod 1) a 2): 4,61 mniej 2,72 = 1,89,
4) cyfra 1,89 podzielona przez notowanie wolnego rynku (25,77) da 0,0733,
5) co pomnożone przez sto da procent dodatkowego obciążenia, czyli 7,33% stanowiące zysk państwa kosztem importu, który nie korzysta z „uprzednich zezwoleń".

Urząd Kontroli Dewiz nie wydaje „uprzednich zezwoleń" tym importerom, którzy sprowadzają towary luksusowe lub zbędne, pozatem z krajów, z któremi bilans handlowy kształtuje się dla Argentyny niekorzystnie. Do tych krajów należą przedewszystkiem Stany Zjedn. A. P., Japonja, Włochy, Francja, Czechosłowacja, Austrja i częściowo Niemcy.

Przywóz z Polski, jak dotychczas, nie napotyka na trudności i ma zapewnione „uprzednie zezwolenia" wskutek korzystnego kształtowania się dla Argentyny bilansu handlowego z Polską.

Wprowadzenie powyższego obciążenia dla importu, korzystającego z wolnego rynku dewizowego wzmacnia pozycje krajów traktatowych oraz mających z Argentyną bilans handlowy ujemny, między innemi i Polski. W szczególności ułatwiona zostaje konkurencja z japońskiemi i włoskiemi wyrobami włókienniczemi oraz innemi.

Cytowany na wstępie dekret wszedł w życie z dniem 22 kwietnia 1935 r. i wywołał szereg protestów ze strony związków importerów oraz zagranicznych izb handlowych.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 27 KWIETNIA DO 7 MAJA 1935 R.

AUSTRJA. Kontyngent wwozowy dla węgla przemysłowego za maj 1935 r. wynosi 53.950 t. (w maju — 1934 — 52.350 t.); z czego na Polskę przypada 35.250, na Niemcy 7.350, Czechosłowację 5.900, Francję 1.000. Współudział Francji ma miejsce po raz pierwszy; w 1934 r. przywieziono z Francji 1.915 t. węgla kamiennego (bez okręgu Saary). Kontyngent wwozowy dla koksu wynosi 7.000 t. (8.100), z czego na Niemcy przypada 3.200, na Polskę 2.100 i na Czechosłowację 1.500 t.

BELGJA. W Monitorze z dn. 20. 4. 35 ukazała się lista artykułów, których eksport podlega obowiązkowi uzyskania licencyj. Rozporządzenie obejmuje: nakrycia stołowe (bawełniane), welury i plusze, karton, różne rodzaje papierów, odpadki materjałów włókienniczych do produkcji papieru, odpadki papieru, stare żelazo, opiłki miedzi.

W związku z umową ze Stanami Zjednoczonemi na podstawie rozporządzenia zostały zmienione między innemi następujące stawki celne:

Nr. tar.			stawka celna
11	miód naturalny	100 kg	60 fr
55	a) grysik	„	30 fr
	b) c) d)		bez zmiany
126	parafina		wolne od cła
214	Konserwy rybne a)	100 kg	90 fr
	b^1	„	120 fr 75 c
	b^2	„	120 fr 75 c
219	Konserwy rybne a)	..	niezmienione
	b)	„	34 fr 50 c
	c)	„	46 fr
638	tarcica a_2	mtr.³	30 fr
	b_2	„	30 fr

CHINY. W dn. 27 marca rb. wydane zostały nowe przepisy, regulujące kwestję przywozu i wywozu srebra i nakazujące odpowiednią rejestrację.

CZECHOSŁOWACJA. Z ważnością od 21. 4. 35 zaszeregowany został do systemu pozwoleniowego wywóz futer i skór surowych (mokrych lub suchych, też solonych lub wapnowanych, lecz dalej nie wypracowanych), bez opłaty.

Z ważnością od 21. 4. br. został wprowadzony do systemu pozwoleniowego przywóz następujących pasz:
ex 21 pasze dla bydła z dodatkiem melasy,
28 gryka (bez opłaty),
ex 31 p. soja,
ex 23 do 27 zboża: strączkowe w słomie (dojrzałe
ex 31 i nie) z wyjątkiem zbóż i strączko-
ex 32 wych ze zbiorów z gospodarstw nadgranicznych,
ex 47a siemię lniane,
ex 47b soja, ziarna słonecznikowe, daktylowe i oliwek (bez dopłaty),
ex 61 kłącze kukurydziane bez ziarna,
ex 62 b/2 zmielona słoma (też ze strączkowych), zmielone siano i inne i pasze, zmielona nać rzepakowa i rzepikowa, zmielone torebki rzepakowe i rzepikowe, zmielone kłącze kukurydziane bez ziarna,
ex 652 karmne mączki mięsne, krwiste i rybne, odpadki pozostałe przy wyrobie tłuszczów zwierzęcych (skwarki) pozbawione tłuszczu.

FRANCJA. W/g rozporządzenia francuskiego Min. Rolnictwa z dn. 28. 4. 35 r. podwyższono kontyngent na wwóz jaj na I półrocze 35 r.

Nr. tar.		Kontyngent	z tego suszonych
z 34B	białko lub albumina	5000 q	20%
z 34C	żółtko, niecukrzone dla spożycia i	5000 q	25%
	żółtko cukrzone	1000 q	—
z 34D	całe jaja płynne w kawałkach lub proszku	2000 q	8%

W „Journal Officiel" z dn. 1. 5. 35 została ogłoszona zmiana stawek celnych na wwóz jaj:

Nr. tar.		tar. gen.	tar. min.
34	jaja drobiu, ptactwa i dzikiego ptactwa		
	A) W skorupach, świeże lub w jakikolwiek dopuszcz. sposób zakonserwowane 100 kg	160	80
	A) białko lub albumina:		
	1) płynne, w kawałkach lub proszku, niezdatne do spożycia na koszt importerów skażone w przepisowy sposób 100 kg	bez cła	bez cła
	2) a) inne: w kawałkach lub proszku 100 kg	800	400
	2) b) inne: 100 kg	160	80
	C) żółtko niecukrzone:		
	1) płynne w kawałku lub proszku nie nadające się do użytku i w przepisowy sposób skażone 100 kg	bez cła	bez cła
	2) a) inne w kawałku lub proszku 100 kg	350	175
	2) b) inne: 100 kg	180	80
	cukrzone w kawałkach lub proszku 100 kg		
	cukrzone inne 100 kg	160	80
	D) całe jaja (żółtko i białko) niecukrzone	(patrz uwagę)	
	w kawałku lub proszku 100 kg	500	250
	inne 100 kg	160	80
	cukrzone w kawałku lub proszku 100 kg	500	250
		(patrz uwagę)	
	inne 100 kg	160	80
		(patrz uwagę)	

Uwaga: prócz tego za każde 100 kg płaci się prócz cła, wewnętrzny podatek, a mianowicie opłatę stemplową obliczaną na zasadzie 7 kg cukru przy wyrobach, za które opłaca się cło od wagi brutto i opłatę obliczaną na zasadzie 8 kg cukru przy wyrobach, za które pobiera się cło od wagi netto.

Jak wyżej wskazano, w „Journal Officiel", Nr. 102 z dnia 1 maja 1935 r., str. 4718 i 4719 zostały dekretem z dnia 28 kwietnia 1935 r. zmienione stawki celne na jaja. Wynoszą one obecnie dla jaj w skorupkach świeżych lub konserwowanych wg. taryfy generalnej 160 fr. (poprzednio 72 fr.), wg. taryfy minimalnej (obowiązującej dla jaj pochodzenia polskiego) 80 fr. (poprzednio 24 fr.) od 100 kg. Jednocześnie opłaty licencyjne zostały obniżone z 150 fr. na 95 fr. od 100 kg. Ta zmiana, dająca prawie czterokrotne zwiększenie opłat celnych, odbije się niekorzystnie na eksporcie jaj polskich do Francji, który w pierwszym kwartale br. ustał prawie zupełnie, a obecnie będzie miał tembardziej utrudnione warunki konkurencji z jajami pochodzącemi z kolonij.

HOLANDJA. Z ważnością od 1. 5. 35 r. na okres roczny został skontyngentowany wwóz koni do Holandji. Kontyngent obejmuje trzyletnie i starsze klacze o wysokości 1 m 45 cm w kłębie, które conajmniej raz pokrywane były, jak również klacze, nie mające 3 lat i niepokrywane jeszcze.

Kontyngent — 100% lat bazowych 1931, 1932 i 1933.

Skontyngentowanie ma na celu organiczenie wwozu z Polski i Litwy.

Od 1. 5. 35 przedłuża się skontyngentowanie następujących towarów:

1)	Przędza z konopi nienitkowana	40%	wagi	1 rok
2)	chlorek wapna	60%	„	1 rok
	chlorek łupu bielony	50%	„ (netto)	1 rok
	płynny chlorek	60%	„	1 rok
3)	Kasza	100%	„	4 mies.
4)	Żarówki	50%	„	5 mies.
5)	Obuwie skórzane	35%	ilości par	1 rok
	obuwie nie ze skóry lub z gumy	35%	ilości par	1 rok
	kalosze	100%	ilości par	1 rok
6)	Śledzie solone i moczone	40%	wagi netto	6 mies.
	ryby i solą posypane śledzie (przywóz i dowóz)	40%	wagi netto	6 mies.

Za wyjątkiem śledzi wszystkie nowe kontyngenty opierają się na niezmienionych latach bazowych. Dla śledzi obowiązuje 6-miesięczny okres czasu od 1. 4. do 31. 10. lat 1932, 1933, 1934.

NIEMCY. W dn. 2. 5. 35 ogłoszone zostało zarządzenie z 30. 4. 35 w sprawie przywozu towarów francuskich, które przewiduje, że towary z Francji i jej protektoratów, mandatów i kolonij mogą być przywożone, albo na podstawie pozwoleń dewizowych Urzędów Nadzoru, pozwoleń Urzędów dewizowych bądź poświadczenia banku lub urzędów w zakresie interesów rozrachunkowych, bądź surowcowo - kredytowych. Bez dokumentów tych odprawa celna nie będzie dokonywana.

NORWEGJA. Wg. wiadomości nadeszłych z Norwegji z dn. 1. 7. 35. r. ma być zniesione kontyngentowanie wwozu zboża. Zamiast tego mają być wprowadzone wyższe cła na zboże.

RUMUNJA. Dyrekcja Handlu Zagr. przy rumuńskiem Min. Przemysłu i Handlu ustanowiła wprowadzenie opłaty od pozwoleń udzielanych w ramach kwot kontyngentowych w wysok. 200 lei, o ile wartość importu nie przekracza 100.000 lei, a przy większym imporcie 2% równowartości przywozu.

Min. Przem. i Handlu wydało zarządzenie, w myśl którego wszystkie towary, sprowadzane przez kupców i przemysłowców na zasadzie pozwoleń przywozowych, wydanych im jako dostawcom państwowym poza ustawowemi kwotami przywozowemi, mają być w przyszłości odliczane od kontyngentów przysługujących danemu importerowi nawet w wypadku, gdyby dostawa nie została dokonana. Pozatem przewidziane jest stworzenie przy Dyrekcji Handlu Zagr. specjalnej instytucji, kontrolującej publiczne dostawy.

Z dn. 15. 3. 35 wszelkie przywiezione towary muszą być zaopatrzone w rachunki uwierzytelnione przez Izby Handlowe lub związki zawodowe krajów eksportujących. Powyższe zarządzenie ma na celu przeciwdziałanie spekulacjom dewizowym. Jeśli ceny, podane w rachunkach — zdaniem powołanego do życia wydziału badania cen — nie będą odpowiadać rzeczywistości, wówczas będą one urzędowo określane.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma francuska pracująca z kolonjami w Afryce Zachodniej i Centralnej poszukuje dostawców różnych artykułów. P/12607/3R/Ż.

Firma agenturowa w Tunisie interesuje się objęciem przedstawicielstwa polskich wytwórni różnych branż, głównie zaś szkła, porcelany i konfekcji. P/12492/21/Ż.

Firma w Meksyku interesuje się nawiązaniem kontaktu z polskiemi firmami mogącemi dostarczyć jej papieru gazetowego i pakowego. P/11204/46/Ż.

Firma w Londynie interesuje się importem papieru. P/12128/21/Ż.

Firma węgierska pragnie nawiązać kontakt z polskiemi wytwórniami chemikalij (organicznych). P/12238/47/Ż.

Firma grecka poszukuje papieru szmergłowego różnego rodzaju w Polsce. P/12234/61/Ż.

Firma w Marsylji poszukuje tanich artykułów branży kosmetycznej i perfumeryjnej dla odbiorców w Afryce centralnej. P/12322/3R/Ż.

Firma angielska interesuje się importem z Polski do Zachodniej Afryki, Brytyjskiej Gujany, Zachodnich i innych kolonij angielskich meltonów, obić meblowych, tkanin wigonjowych, lnianych, chustek, ręczników, serwetek, obrusów i wszelkiej bielizny stołowej i pościelowej. P/10283/3B/M.

Firma norweska pragnie nawiązać kontakt z polskimi eksporterami pakuł do czyszczenia maszyn. P/12271/46/M.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY TARYFOWE

Z PAŃSTWOWEJ RADY KOMUNIKACYJNEJ.

W pracach P. R. K. nastąpiła dłuższa przerwa.

Praca Komitetu Taryfowego koncentruje się obecnie wyłącznie w Komisji Rewizji Taryf, która zaopinjowała i uzgodniła przedstawione przez Ministerstwo Komunikacji projekty, dot. rewizji postanowień taryfowych ogólnych i szczegółowych, klasyfikacji towarów (nomenklatury) i wykazu opłat miejscowych (Część I B), tabeli opłat normalnych i postanowień reekspedycyjnych (Część II, zeszyt 1a), jak również przepisów dla ruchu towarowego w stacjach portowych Gdynia i Gdańsk.

Najważniejsza część taryf — taryfy specjalne (dawn. wyjątkowe) — znajduje się na warsztacie Ministerstwa Komunikacji i ma być niebawem przedłożona Komisji dla szczegółowego omówienia i zaopinjowania, poczem przejdzie na plenum Komitetu Taryfowego.

Żądania sfer gospodarczych zgodnie idą w kierunku obniżenia taryf o przeciętnie 30%. — Szczególnie energiczne są w tym kierunku postulaty rolnictwa oraz przemysłu rolnego. Żądania o obniżkę uzasadnione są ogólnym spadkiem cen i stabilizacją takowych. Dotąd jednak spotykają się one z stanowczym sprzeciwem Ministerstwa Komunikacji z umotywowaniem niemożliwością globalnej obniżki ze względów na równowagę budżetu kolejowego.

Nie wdając się w analizę tego stanowiska, które szeroko omawia się w licznych krytycznych artykułach prasy codziennej i fachowej, zaznaczyć wypada, że tak mało elastyczne ustosunkowanie się P. K. P. do ogólnej polityki deflacyjnej uniemożliwia prawie na wszystkich odcinkach życia gospodarczego należyte wyrównanie cen i zamknięcie nożyc, jak niemniej ciąży paraliżująco na zagadnieniu ożywienia wymiany dóbr i produkcji wewnątrz kraju. Nie znamy zresztą ostatecznego stanowiska i projektów w odniesieniu do taryf specjalnych Ministerstwa Komunikacji, gdyż nie zostało ono nam jeszcze ujawnione. Jedno jest pewne, że oczekiwać należy poważniejszego

rozdźwięku między Komisją Rewizji Taryf wzgl. Komitetem Taryfowym a M. K., gdyby Ministerstwo Komunikacji nie zechciało zrewidować swego dotychczasowego nieustępliwego stanowiska. O ile projekt taryf specjalnych zostanie nam przedłożony, nie omieszkam poinformować o tem naszych Sz. Czytelników.

Na odcinkach reszty Komisyj: Dróg Kołowych i Motoryzacji, Dróg Wodnych oraz Koordynacji panuje zupełna cisza, gdyż Komisje te od dłuższego czasu nie zbierały się. Jedynie Komitet Eksploatacyjny przepracował i uzgodnił projekt nowego szematu umów i opłat bocznicowych, przyczem życzenia sfer gospodarczych znalazły należyte zrozumienie ze strony M. K.

Wyrazić należy ubolewanie, że projekty Ministerstwa Komunikacji dotyczące zamierzeń w dziedzinie rozbudowy i ulepszeń dróg kołowych i wodnych nie zostały dotąd zakomunikowane odnośnemu Komitetowi, niewątpliwie bowiem zapoznanie się Ministerstwa Komunikacji z życzeniami członków Rady z terenu i vice versa połączone byłoby z pożytkiem dla obu stron. Taksamo opracowany przez Dep. VII program drogowy nie został dotąd zakomunikowany Komitetowi Publicznych Dróg Kołowych pomimo wyrażonej przez Komitet prośby w tym kierunku.

Inż. A. Dziedziul, członek P. R. K.

TARYFA TOWAROWA POLSKO-BELGIJSKA.

Dyrekcja Kolei Belgijskich wydała zarządzenie w sprawie podniesienia stawek bezpośrednich taryfy kolejowej polsko - belgijskiej w zakresie ruchu towarowego. Zmiana nastąpiła w związku z ustaleniem nowego parytetu franka belgijskiego z dn. 31 marca rb. mianowicie stawki taryfy polsko - belgijskiej z dnia 1 sierpnia 1934 r. zostają podwyższone przez zastosowanie do nich mnożnika w wysokości 1.33.

Podwyżka stawek uzyskała natychmiastową moc obowiązującą.

TARYFY ZWIĄZKOWE CZECHOSŁOWACKO - POLSKIE DLA WYWOZU AUSTRJACKIGO KLEJU KOSTNEGO I SKÓRZANEGO PRZEZ GDYNIĘ/GDAŃSK.

Związkowa taryfa czechosłowacko - polska w dodatkowej pozycji 26 przyznaje dalsze zniżki dla eksportowego austrjackiego kleju kostnego i skórzanego. Ulga ważna jest przy wysyłce od czechosłowackiej granicznej z Austrją stacji przejściowej Devinska Nova Ves do Gdańska i Gdyni. Dla ładunków 10-tonowych wyznaczona jest stawka Kč 19,05 i dla ładunków 15-tonowych stawka Kč 17,74. Te frachty wyjątkowe dają eksporterowi austrjackiemu poważne ulgi i nowe możliwości eksportowe.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

WZROST KONSUMCJI RYB W CZECHOSŁOWACJI.

Konsumcja ryb w Czechosłowacji wykazuje w ostatnich czasach poważny wzrost. Dzięki zakrojonej na szeroką skalę akcji propagandowej, oraz przy pomocy odpowiedniej reklamy uskutecznionej przez otwarcie szeregu bufetów oraz restauracyj, podających wyłącznie potrawy z ryb, została konsumcja ryb, ograniczająca się do niedawna jedynie do wielkich miast, spopularyzowaną tak, iż obecnie jest ona rozpowszechnioną wśród najszerszych warstw ludności. Objaw ten jest tem charakterystyczniejszy, że w państwach posiadających rybołówstwo morskie i słodkowodne, daje się obecnie zauważyć spadek konsumcji rybnej, podczas, gdy ryba pod każdą postacią staje się w Czechosłowacji pokarmem ogólnie przyjętym. W ostatnich czasach rozpowszechniła się również w znacznym stopniu konsumcja ryb morskich, stwarzając przez to znaczną konkurencję dla krajowych ryb słodkowodnych.

Wzrost konsumcji ryb odbił się jednak niekorzystnie na sytuacji fabryk przetworów rybnych (konserw), gdyż np. tanie świeże śledzie, znajdują większy zbyt, niż śledzie konserwowane.

Ryby przychodzą do Czechosłowacji w wagonach - chłodniach, mniejsze zaś ilości w specjalnych koszach, wykładanych matami. W koszach tych transportuje się ryby w ten sposób, że między jedną, a drugą warstwą ryb kładzie się matę z warstwą lodu. Sposób ten jest wymagany przez importerów czechosłowackich, podraża jednak znacznie towar.

Do głównych dostawców ryb dla Czechosłowacji należy zaliczyć porty norweskie, skąd specjalnie sprowadza się śledzie w kadziach. Śledzie te przychodzą do Czechosłowacji w stanie surowym i magazynuje się je dla celów produkcji przetwórczej (marynowanie, wędzenie itd.) Wielkie wędzarnie czechosłowackie produkują śledzie wędzone w znacznych ilościach w swych własnych urządzeniach i jakkolwiek mają zapewniony zbyt w kraju, to jednak w ostatnich czasach daje się zauważyć wzrastająca konkurencja zagranicznych przetworów rybnych, zwłaszcza portugalskich i norweskich, ostatnio zaś także niemieckich.

Przyczyn, dla których ceny przetworów rybnych w Czechosłowacji osiągają znaczną wysokość, należy szukać między innemi w wysokich cłach oraz pobieraniu podatku obrotowego. Cło za 100 kg śledzi wynosi Kc. 21.— podatek obrotowy 7.5%. Celem ochrony produkcji krajowej ustalono dla zagranicznych śledzi wędzonych cło w wysokości Kc. 42.—, dla szprotów wędzonych Kc 180.—.

Import ryb morskich do Czechosłowacji wynosił w roku 1934 — 10.191 ton (1933 — 12.600 ton). Prócz tego importowała Czechosłowacja 418 ton świeżych karpi. Import konserw rybich wynosił 2.000 ton.

W roku bieżącym wykazuje import ryb oraz przetworów rybnych silną tendencję wzrostu, stwarzającą również duże możliwości dla eksportu polskich ryb morskich oraz przetworów z nich do Czechosłowacji.

KRONIKA.

— **CENY NA RYNKU ŚLEDZIOWYM W GDYNI BEZ ZMIANY.** Na rynku wędzonej i świeżej ryby sezonowy zastój. Świeże dorsze i flądry z bornholmskich połowów nie cieszą się dużym popytem, na co wpływa również uporczywe trzymanie się przez rybaków czyszczenia ryb z tych połowów z głów i wnętrzności bez zastosowania lodu. W tych dniach jeden z kutrów — „Hel 117" wyjechał na połowy bornholmskie nie zabierając ze sobą lodu. Całkowity połów jego w ilości 750 kg fląder i 250 kg dorszy jednakże nie znalazł nabywców, gdyż przybył na rynek w stanie nieświeżym.

Należy stwierdzić, że pogląd jakoby o tej porze roku samo czyszczenie z głów i wnętrzności było skutecznym środkiem konserwacji — jest tylko przesądem i to bardzo szkodliwym, gdyż ten sam zabieg z zastosowaniem lodu jest jedynym środkiem dostarczenia ryby na rynek z dalekich połowów w stanie dobrym.

— **ZEZWOLENIA NA PRZYWÓZ ŚLEDZI ŚWIEŻYCH Z NIEMIEC BEZ KLAUZULI PORTU.** Dzięki staraniom Związku Przetwórców ryb morskich w Poznaniu Ministerstwo Przemysłu i Handlu donosi (pismo z dnia 9 maja br. HZ. XII. 3/280), że wyjątkowo w czasie od 1-go lipca do dnia 15 października, będą wydawane zezwolenia na przywóz śledzi świeżych z Niemiec bez klauzuli ważności tylko przez porty. Tem samem przywóz tych śledzi będzie się kierował przez granicę lądową (dotychczas szedł przez Gdynię).

— **SKŁADY TRANZYTOWE DLA BAZY POLSKIEJ FLOTY ŚLEDZIOWEJ W HOLANDJI.** Wobec wielkiej odległości Gdyni od miejsc połowów śledzi na Morzu Północnem baza operacyjna dla statków łowiących znajdowała się w porcie holenderskim (Scheveningen), skąd zaopatrywano się w niezbędne materjały pochodzenia holenderskiego.

Obecnie zanotować możemy poważny krok naprzód w tej sprawie, uzyskany przez istniejące polskie Tow. Połowów Śledzi „Mewa", któremu udało się uzyskać zezwolenie na otwarcie własnego składu tranzytowego w Holandji. Tak więc polskie lugry śledziowe „Mewy" będą mogły zaopatrywać się w Holandji w materjały polskiego pochodzenia (ropa, węgiel, smary, oleje, żywność itp.)

Pierwsza partja statków „Mewy" wyjechała już na połowy wiosenne z postoju zimowego w porcie gdyńskim. I tak w dniu 4 maja wyruszyły trzy statki, w dniu 24 maja jeden statek, a 25 maja trzy statki. Na każdym ze statków znajduje się po pięciu rybaków polskich. Pozostałe osiem lugrów wyjedzie z Gdyni w ciągu miesiąca czerwca.

WYDAWNICTWA

NOWE WYDAWNICTWO PAŃSTWOWEGO INSTYTUTU EKSPORTOWEGO.

W r. ub. Państwowy Instytut Eksportowy wydał publikację trójjęzyczną pt. „Polish Export Goods — La Marchandise Polonaise — Polnische Exportware", będące zbiorem ogłoszeń poważnych polskich firm eksportowych, wyposażonym w odpowiednie skorowidze, zestawienia etc. Wydawnictwo to, nieobliczone na zysk, pomyślane było jako zbiorowa akcja reklamowa eksporterów; zostało ono staraniem Instytutu rozesłane do wszystkich krajów świata i wyłożone do użytku publicznego w urzędach zagranicznych Rzplitej, w Izbach Przemysłowo-Handlowych, organizacjach zawodowych, klubach, czytelniach, hotelach itp., słowem wszędzie tam, gdzie mogło trafić do rąk importera obcego. Sposób repartycji „Polish Export Goods" zagranicą opracowany był bardzo szczegółowo, obejmując również te kraje, które dotąd nie weszły w orbitę działalności naszych eksporterów. Praktyka okazała, że wydawnictwo takie jest dobrą metodą reklamy, wywołało ono b. liczne zapytania kupców zagranicznych, stało się automatycznie paljatywem spisu eksporterów polskich. Nakład jest zupełnie wyczerpany.

Opierając się na tych dobrych rezultatach i stosując się do wyrażanych z różnych stron życzeń, Państwowy Instytut Eksportowy podejmuje analogiczne wydawnictwo w rb. Do udziału w niem Instytut zaprasza jedynie te polskie firmy eksportowe, o których może dać interesantom obcym dodatnie informacje.

W r. b. wydawnictwo „Polish Export Goods" opracowane będzie tylko w języku angielskim. Nakład powyżej 10.000 egzemplarzy. Rozesłane będzie do odpowiednich instytucyj głównie w Anglji i jej kolonjach, w U. S. A. i ich posiadłościach, Irlandji, Kanadzie, Unji Południowo - Afrykańskiej, Australji, N. Zelandji, Indjach, Egipcie, Pa-

lestynie, Chinach, Japonji, Persji, Szwecji, Danji, Norwegji, Holandji, Finlandji; do innych krajów rozesłane będą mniejsze ilości egzemplarzy. Szczególna uwaga będzie zwrócona na te kraje, w których nie posiadamy dotąd placówek handlowych, zwłaszcza na kraje zamorskie. Ograniczenie się do języka angielskiego wywołane jest okolicznością, że reklama ma rację bytu przedewszystkiem w krajach wolnohandlowych, a kraje te stosują angielski jako język handlowy.

Wygląd zewnętrzny. „Polish Export Goods" drukowane będzie na dobrym papierze ilustracyjnym. Ozdobna okładka, artystycznie wykonana. Układ graficzny całości i poszczególnych ogłoszeń opracowany będzie przez fachowego grafika.

Na stronę zewnętrzną wydawnictwa położony będzie duży nacisk, tak, aby nie ustępowało ono najlepszym wzorom obcym.

Układ wydawnictwa. Ogłoszenia poszczególnych firm zgrupowane będą w działach towarowych. Działy te będą oddzielone od siebie kartkami kolorowemi z tekstem, dającym krótkie ogólne informacje o danym dziale produkcji, statystykę etc. Wydawnictwo pozbawione będzie cech „propagandowych" w potocznem tego słowa rozumieniu, nadany mu będzie natomiast charakter rzeczowy i informacyjny.

Na początku wydawnictwa umieszczony będzie alfabetyczny spis wszystkich towarów, wymienionych w poszczególnych ogłoszeniach; przy każdym towarze wskazane będą firmy, pracujące owym towarem, oraz strona, na której są ich ogłoszenia.

Pozatem sporządzony będzie spis działów.

Układ ogłoszenia. Ogłoszenie winno zawierać m. in. następujące dane:

1-o Nazwa firmy, adres, adres telegraficzny, używane code'y.

2-o Wyliczenie towarów produkowanych wzgl. eksportowanych przez firmę.

3-o Miejscowości zagranicą, w których firma posiada swych reprezentantów, ewentualnie ich adresy.

4-o Dane wskazujące na rozmiar i powagę przedsiębiorstwa (kapitał zakładowy, rozmiar produkcji, ilość robotników etc.)

Naogół należy mieć na uwadze, że wydawnictwo przeznaczone jest dla fachowych handlowców zagranicznych, a nie dla szerokiej publiczności; temsamem ogłoszenie stanowić winno wyczerpującą, ale bardzo rzeczową informację, o danem przedsiębiorstwie polskiem i jego zdolności eksportowej, oraz o oferowanym przez nie towarze.

Zaproszone przez Instytut firmy mogą nadesłać ogłoszenie zredagowane przez siebie (w tym wypadku Instytut zastrzega sobie zaproponowanie zmian) lub też tylko omówić treść ogłoszenia, powierzając jego redakcję ostateczną Instytutowi.

Wszystkie te materjały nadsyłać można w języku polskim; o ile w treści ogłoszenia wchodzą mało używane wyrazy specjalne, pożądane jest wskazać ich brzmienie angielskie. Firmy, posiadające dobrych korespondentów angielskich, proszone są o nadsyłanie tekstów angielskich. Tłumaczenie tekstów polskich na język angielski zostanie dokonane przez Instytut z najwyższą starannością, korekty będą wykonane przez odpowiednich fachowców w Londynie. Korekty ogłoszeń będą przesłane firmom do zaakceptowania.

Układ graficzny ogłoszeń Instytut w zasadzie zastrzega sobie, tem niemniej odnośne życzenia firm są pożądane. Na każdej kartce wydawnictwa będzie zaznaczone, że figurujące w niem firmy są znane Instytutowi i że Instytut udziela gratisowo referencyj o nich.

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA–GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

	Daty odjazdów – Dates of sailings			
	Gdynia	Gdańsk	Tallinn	Helsingfors
s/s	wtorek	sobota	środa	sobota
Śląsk	28. 5.	1. 6.	5. 6.	8. 6.
Capella	4. 6.	8. 6.	12. 6.	15. 6.

Po 15 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finnish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Wyborg — Kotka

H. Lenczat i S-ka

s/s Wandrahm — z Gdyni 31. 5.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 29. 5.

Do Rygi (Riga)

Aug. Wolff Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Hector	3. 6.	5. 6.
Egeria	11. 6.	13. 6.

Do Rygi i Lübeck

H. Lenczat i S-ka

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 30. 5. s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 6. 6.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 10. 6.

Żegluga Polska S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 6. 6.

Do Stockholmu i Göteborga

Rummel & Burton

s/s Fabandia — z Gdyni 28. 5.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sie

s/s Egon — z Gdyni 3. 6.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Erna — z Gdyni 29. 5.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 10. 6.

Do Ahus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Iwan — z Gdyni 29. 5. s/s Iwan — z Gdyni 12. 6.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 10. 6.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Norderney	28. 5.	1. 6.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 4. 6. — z Gdańska 8. 6.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all Transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 27. 5.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Jaederen — z Gdyni 4. 5.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports. Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Cieszyn — z Gdyni 28. 5. — z Gdańska 31. 5.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek. z Rotterdamu w każdą sobotę. —
Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Lenczat & Co sp. z o. o.

s/s Wiborg — z Gdyni 28. 5.

Aug. Wolff Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Hans Carl	31. 5.	2. 6.
Jupiter	3. 6.	5. 6.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich

Notice: Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk
Bussard	4. 6.	6. 6.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Cieszyn	28. 5.	31. 5.	5. 6.
Hel	4. 6.	7. 6.	15. 6.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Bussard — z Gdyni 6. 6. — z Gdańska 8. 6.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Irene — z Gdyni 3. 6. s/s Perseus — z Gdyni 10. 6.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 4. 6. — z Gdyni 6. 6.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 28. 5. — z Gdyni 30. 5.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 28. 5. — z Gdyni 30. 5.

s/s Lwów — z Gdańska 4. 6. — z Gdyni 6. 6.

Do Liverpool i Manchester

F. G. Reinhold Ltd.

Do Leith — Grangemouth — Aberdeen

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Majorca — z Gdyni 31. 5.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre - La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 29. 5.

Do Le Havre

Polsko - Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.

s/s Warszawa — z Gdyni 8. 6.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Las Palmas — z Gdyni 3. 6.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Las Palmas — z Gdyni 3. 6.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.

Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Gdynia — porty hiszpańskie (Walencja — Barcelona)

Polska Agencja Morska (P. A. M.)

s/s Bodil — z Gdyni 4. 6.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Trapani — z Gdyni 29. 5.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd

s/s Egholm — z Gdyni 12. 6.

Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo

Rummel & Burton

s/s Ginetto — z Gdyni 28. 5.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanb l — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Vasaland — z Gdyni 3. 6. m/s Erland — z Gdyni 14. 6.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.

Notice: Through B/L to all Levante Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Argosy — z Gdyni 30. 5.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Kościuszko — z Gdyni 5. 6.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

m/s Pedro Christophersen — z Gdyni 14. 6.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Atlanta — z Gdyni 4. 6.

Gdynia — Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Gunnaren — z Gdyni 23. 6.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singa pore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s City of Keelung — z Gdyni 15. 6.

Gdynia — Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tiradentes — z Gdyni 18. 6.

Gdynia — Adelaida — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane

Polska Agencja Morska

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

29 maja:

s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wyład. i ład Reinhold.

s/s SKJÖLD lin. z portów franc. via Kopenhaga dla wyład. i ład. Reinhold.

s/s SABAUDIA lin. z portów italskich dla wyładowania, Rummel & Burton.

ż/m ERNA lin. z Odense/Aarhus dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s IWAN lin. z zach. Szwecji dla wyład. i ładowania, Bergenske.

s/s TAURUS po mąkę ryżową i drzewo. PAM.
s/s CARSTEN RUSS po drzewo, PAM.
ż/m TWEE GEBROEDERS, z towarem. Bergenske.
s/s IMANTA po węgiel, Bergenske.
s/s FANTOFT po węgiel, Polrob.
s/s OERNEFJELL po węgiel, Polrob.
s/s ST EN STURE ze złomem, Rummel & Burton.
s/s ELSE H. STINNES XV po węgiel, PAM.
s/s HOLLAND po węgiel, PAM.

30 maja:

s/s KOŚCIUSZKO lin. z N. Yorku z pocztą, pas. i towarami, L. Gdynia—Ameryka.
s/s ARGOSY lin. z portów bałtyckich bez ładunku dla ładowania do N. Yorku i Filadelfji, Am. Sc. Line.
s/s SIGRID ze złomem, PAM.
s/s SUSA po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s SYLVIA po węgiel, Bergenske.

31 maja:

s/s MASILIA lin. z portów zach. śródziemnomorskich dla wyład. Bergenske.
s/s TÄRNAN dodatk. lin. z Rotterdamu z bananami i drobn. PAM. Żegluga Polska.
s/s HAS CARL lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.
s/s WANDRAHM lin. z Wiborga, Kotki, Helsinek dla wyład. i ład. Lenczat.
s/s BERTIL po węgiel, PAM.

1 czerwca:

s/s ALEXANDRA lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe.
s/s CLAN STUART z Rangoon z surow. ryżem, PAM.
s/s DALÄLFVEN po szyny kolejowe, PAM.
s/s ZEESTER z ładunkiem, Bergenske.
ż/m ELLY ze złomem Rummel & Burton.
s/s TRIO po węgiel, PAM.
s/s WILNO z Rouen ze złomem, PAM.
s/s HILDA ze złomem, Rummel & Burton.

2 czerwca:

m/s VASALAND lin. lewantyńskiej dla wyład. i ładowania, Pol.-Lewant.
m/s AMERICA lin. z portów Gulfu Meksykańskiego dla wyładowania bawełny i towarów, Bergenske.
s/s KARLA lin. z portów Sycylji i Hiszpanji z owocami, PAM.
s/s AURA lin. z Buenos Aires, Santos, Rio z towarami dla wyład. Bergenske.
m/s INNAREN lin. z południ. i zach. Afryki dla wyładowania, Bergenske.
s/s HUNDVAAG lin. dodatk. z Rotterdamu z bananami i drob., PAM, Żegluga Polska.

3 czerwca:

s/s CAPELLA lin. z Helsinek i Tallinna dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s LAS PALMAS lin. z Hiszp. Portugalji i Marokka dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s JUPITER lin. z Rotterdamu dla wyład. i ład., Wolff.
s/s WARSZAWA lin. z Havre po emigrantów, Polbrit.
s/s HECTOR lin. z Bremy i Rygi dla wyład. i ładowania, Wolff.
s/s LECH lin. (lub 5-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, Polbrit.
s/s LWÓW lin. (lub 5-go via Gdańsk) z Hull z towarami, Polbrit.
s/s EGON lin. z zach. Szwecji dla wyład. i ładowania, Behnke & Sieg.
s/s ORION po drzewo, Reinhold.
s/s HEROS po węgiel, PAM.

4 czerwca:

s/s ATLANTA lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske.
s/s CIESZYN lin. z Antwerpji i Rotterdamu dla wyład., ładuje do Tallinna i Helsinek, Żegl. Polska.
s/s IRENE lin. z Amsterdamu, Reinhold.
s/s HEL lin. z Antwerpji dla wyład. i ładowania, Żegl. Polska.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Żegl. Polska.
s/s BODIL lin. zach. śródziemnomorska dla ładowania, PAM.
s/s JAEDEREN lin. zach. norweska dla wyładowania, Bergenske.
s/s BOTHAL po węgiel, Bergenske.

5 czerwca:

s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s CHORZÓW lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Żegl. Polska.
s/s TCZEW ze Stockholmu i Norrköping dla wyład. i ładowania, Żegl. Polska.

6 czerwca:

s/s RINDA lin. z Rangoon, Calcutty i Colombo dla wyładowania, Bergenske.
s/s BUSSARD lin. z Antwerpji i Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Prowe.

7 czerwca:

s/s HAGUE lin. po ładunek do Leith/Grangemouth,
s/s BORIS po węgiel, PAM.
s/s ELLEN po węgiel, Bergenske.

8 czerwca:

s/s IMATRA lin. po ładunek do Kotka i Wiborga. Lenczat.
s/s EBERHARD lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe.